Von der deutschen Hansa.

Eine historische Skizze

von

Dr. H. Denicke.



Berlin SW., 1884.
Verlag von Carl Habel.
(C. G. Lüderitz'sche Verlagsbuchhandlung.)
33. Wilhelm-Straße 33.



Mit gutem Grunde gilt der Weltverkehr als eine der imposantesten und eigenartigsten Erscheinungen unserer Tage. Man sehe nur ein statistisches Handbuch nach, um zu erstaunen über die riesigen Ziffern von Ein- und Ausfuhr der mannigfaltigsten Handelsartikel aus und in aller Herren Länder, Ziffern, deren Höhe jede Möglichkeit ausschließt, eine wirkliche Anschauung damit zu verbinden. Nicht minder staunenerregend sind die Mittel, deren sich dieser Verkehr bedient, sowohl das hochentwickelte Creditwesen als die Fülle und Zweckmäßigkeit unserer äußeren Communicationsanstalten. Nur vergesse man nicht, daß dieser Handel extensiv wie intensiv verhältnißmäßig noch jungen Datums ist: im Wesentlichen waren es zwei geschichtliche Ereignisse, welche ihm diesen mächtigen Aufschwung und Impuls mitgetheilt haben, die großen Entdeckungen um den Ausgang des 15. Jahrhunderts, welche hier ein ganz neues, ungeahnt ergiebiges Productions- und Absatzgebiet aufschlossen, dort ein altes leichter zugänglich machten, und späterhin die mannigfache Verwendung der Dampfkraft, die der Triumph erst unseres Jahrhunderts werden sollte. Vielleicht kommt manchem Leser eine anspruchslose Skizze nicht unerwünscht, welche aus diesen großartigen merkantilen Zuständen der neuern und neuesten Geschichte in eine frühere und, zwar die nächstvorangehende, Periode der Handelsgeschichte zurückführt, an den enger begrenzten, aber übersichtlicheren und nicht weniger anziehenden Verhältnissen der

deutschen Hansa ein mittelalterliches Gegenbild des modernen Weltverkehrs zeichnet. Sie wird zunächst in aller Kürze die hauptsächlichen Entstehungsmomente sowie einiges Wenige aus der äußeren Geschichte des Bundes hervorheben, um dann in das innere Leben desselben, in Handels- und Gewerbebetrieb, Kunstthätigkeit, Privatleben und Verfassung etwas tiefer einzudringen.

Die deutsche Hansa ist aus zwei Hauptwurzeln hervorgewachsen, 1) den Vereinen niederdeutscher Kaufleute im Auslande und 2) den Einungen niederdeutscher Städte im Inlande.

Schon von Karl d. Gr. war Deutschlands Ostgrenze bis zur Elbe und über die Elbe hinaus nach Holstein hinein ausgedehnt worden, aber erst unter Friedrich Barbarossa, also nahezu 4 Jahrhunderte später, erreichte sie die Ostsee, deren südliche Uferländer, das jetzige Mecklenburg, Pommern, Preußen, damals fast ausschließlich noch von slavischer und littauischer Bevölkerung erfüllt waren. Das Verdienst an diesem Machtzuwachs gebührt in erster Linie dem Sachsenherzog Heinrich d. Löwen, der, während der Kaiser sich mit weitausgreifenden und am Ende doch unerreichbaren Weltherrschaftsplänen trug und beschäftigte, hier auf diesem jungfräulichen Boden eine überaus fruchtbare Colonisationsthätigkeit entwickelte, mit deutschen Bauern, Bürgern und Priestern auch deutsches Wesen und christliche Gesittung hierher verpflanzte. So entstanden auf diesem den Slaven abgerungenen Boden um 1200 eine Reihe zukunftsreicher Städte, vor allem Lübeck, das Heinrich mit einem eigenen ganz auf die Verkehrsbedürfnisse zugeschnittenen Stadtrecht bewidmete, demzufolge Rath und Bürgerschaft die weitgehendsten Befugnisse erhielten. Diesem Recht schlossen sich die rasch aufblühenden Nachbarstädte an, so namentlich Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Anclam, Stettin, die man

gemeinhin die wendischen Städte nannte. — Im Verlauf des 13. Jahrhunderts ward dann auch das heidnische Preußen von dem Deutschorden und die heutigen russischen Ostseeprovinzen von dem nahverwandten Orden der Schwertritter erobert, besiedelt und christianisirt: und damit war denn die ganze Süd- und Ostküste der Ostsee deutsch, wie viel slavische Elemente auch dazwischen verstreut noch fortbestehen mochten. Wie aus dem Folgenden ersichtlich wird, wiederholt sich nun hier derselbe geschichtliche Proceß, den wir an den griechischen Colonien des Alterthums und den amerikanischen der neueren Zeit beobachten: die jungen Pflanzungen überwinden mehr und mehr den beengenden Einfluß des Mutterlandes und wirken mit ihrer hastiger fortschreitenden Entwicklung belebend auf dieses zurück.

Inzwischen waren bereits seit 2 Jahrhunderten und länger die übrigen Umlande der Ost- und Nordsee dem Christenthume gewonnen, also Rußland, Schweden, Norwegen, Dänemark und längst schon England. — Es konnte nicht ausbleiben, daß sich nunmehr ein immer lebhafterer Verkehr auf den beiden Meeren entwickelte, zumal nach den Kreuzzügen, die mit dem Aufschluß neuer Handelswege und der erweiterten Kenntniß von Gebrauchs- und Verbrauchsgegenständen das Bedürfnißmaß der gesammten abendländischen Welt so rapide gesteigert hatten. Dieser namentlich auf der Ostsee sich entwickelnde Verkehr erinnert lebhaft an den Mittelmeerhandel des Alterthums und giebt uns gutes Recht, sie in ähnlichem Sinne ein Culturbecken zu nennen, wie man das von dem allerdings bevorzugteren südeuropäischen Binnenmeer, dem Schauplatz der ganzen alten Geschichte gethan hat. Anfänglich betheiligten sich auch fremde Nationen, Russen, Dänen, Engländer an diesem Handel, aber bald genug wurden sie von dem rivalisirenden deutschen Kaufmann aus allen ihren Positionen herausgedrängt. Ganz so wie die nordischen Reiche

nach Einführung des Christenthums ihre staatlichen und gesellschaftlichen Formen, Lehnswesen, Ritterthum u. s. f. den deutschen Institutionen nachgebildet hatten, ebenso unterlag auch die handel- und gewerbetreibende Bevölkerung in den hie und da entstandenen Städten des Nordens, wie Stockholm, Bergen, Kopenhagen u. a. dem culturellen und insbesondere merkantilen Uebergewicht des deutschen Bürgerthums. Merkwürdig genug, in welcher Form es diese großen Erfolge gewann. Im späteren Mittelalter sahen sich alle Bevölkerungskreise auf Selbsthilfe angewiesen, sie suchten und verstanden den mangelnden oder unzureichenden Schutz und Beistand des Staates durch corporative Verbände zu ersetzen. So schwuren sich auch in den niederdeutschen Handelsplätzen die nach einem gemeinsamen Verkehrspunkt hantirenden Kaufleute zu Schutz und Trutz und gegenseitiger Förderung zusammen und diese einzelstädtischen Vereine auch bald unter einander. Von allen diesen privaten Handelsgesellschaften hat keine eine größere Bedeutung erlangt als die gothländische, ein Verein niederdeutscher Kaufleute, welche Gothland, das Verkehrscentrum der Ostsee, zu Handelszwecken besuchten. Hier lag das mächtige Wisby, so reich, daß ein Dänenkönig sagen konnte, die Schweine fräßen dort aus silbernen Trögen; noch heute erinnern gewaltige Baureste der alten Stadtmauer und der einst bestehenden 18 Kirchen an die ehemalige Größe und Herrlichkeit. Der Verein blühte besonders im 13. Jahrhundert und gebahrte sich ganz wie eine politische Macht, führte ein eigenes Siegel, handhabte eine strenge Seepolizei und schuf ein Seerecht mit dem Anspruch auf Verbindlichkeit für alle, welche die Ostsee befuhren.

Dieser Entwicklung parallel geht im Inlande die allmähliche Herausbildung von Städtebündnissen. An Gründen dazu war wahrhaftig kein Mangel. Die räuberischen Neigungen des um-

wohnenden Adels, das bedrohliche Wachsthum der Fürstenmacht, dessen tiefes Recht sich aus der Natur des Staates selber ergab, und zugleich handelspolitische Motive aller Art, so der Wunsch, verbannte Verbrecher und Schuldner nicht in der Nachbargemeinde aufgenommen und geschützt zu sehen, alles dies veranlaßte den Abschluß von Verträgen und Bünden. Ueber das ganze niederdeutsche Sprachgebiet oder geographisch gesprochen die ganze niederdeutsche Tiefebene von Esthland bis Holland, die beide noch zum deutschen Reiche gehörten, verbreiteten sich so im 13. und 14. Jahrhundert derartige freilich zunächst noch ziemlich lockere Städtevereine, die sich aber mehr und mehr daran gewöhnen, auf besonderen Tagfahrten ihre Angelegenheiten zu besprechen, sich gegenseitig in Allem Vorschub zu leisten, in Noth und Gefahr zu einander zu stehen. Im fernen Westen begegnen wir der niederländischen oder südersееischen Städtegruppe, zu der namentlich Kampen, Deventer, Utrecht, Dordrecht, Stavoren, Zierixee, Amsterdam &c. zählten, dann weiter im Binnenlande dem Verband der äußerst betriebsamen rheinisch-westphälischen Städte, Köln, Dortmund, Münster, Soest u. a., welche sich trotz ihrer Abgelegenheit von dem Meere in der Geschichte einen Ehrenplatz als Bahnbrecher deutschen Seehandels verdient haben. Nun folgt nach Osten eine weite Lücke, da Ostfriesland und Oldenburg noch keine nennenswerthe Städte aufwiesen, ähnlich wie Dittmarschen nnd Holstein ganz vorwiegend eine bäuerliche Bevölkerung, fast noch auf altgermanischem Fuße einschlossen. Erst an den Mündungen von Weser und Elbe und die Ostseeküste entlang treffen wir wieder auf größere Gemeinwesen, ja die wichtigsten Glieder des hansischen Bundes überhaupt, auf die schon erwähnte wendische Städtegruppe, der auch das erzbischöfliche Bremen und das gräflich holsteinische Hamburg zugezählt wurden. Tiefer landein die märkischen Städte, das noch

ganz unbedeutende Berlin, Perleberg u. a., demnächst die sächsischen, Lüneburg, Magdeburg, Hannover, Hildesheim, Goslar, Braunschweig u. a., und im fernen Osten die 6 rasch emporgewachsenen preußischen Ordensstädte Culm, Thorn, Danzig Elbing, Braunsberg, Königsberg, zuletzt in Liv- und Esthland Riga, Dorpat, Reval, Pernau. — Besonders folgenreich wurde der zwischen Lübeck und Hamburg vereinbarte Vertrag v. J. 1241, da Lübeck die Verkehrsinteressen der Ostsee, Hamburg die der Elbe und Nordsee vertrat; aber man hat durchaus kein Recht, ihn mit fast allen Handbüchern als das Geburtsdatum der Hansa auszugeben. Erstlich bezog er sich, wie neuerdings nachgewiesen, zunächst nur auf den gemeinsamen militärischen Schutz der Verbindungsstraße beider Städte, wie hunderte von ähnlichen Verträgen in jenen Zeiten abgeschlossen sind, und sodann werden die bisherigen Ausführungen schon haben erkennen lassen, daß sich die Hanse überhaupt nicht als eine plötzliche vorbedachte, planmäßige Schöpfung darstellt, etwa entsprungen dem staatsmännischen Genie einzelner, sondern als das Product einer langen, fast langsamen Entwicklung, die sich wie von selbst macht, aus dem praktischen Bedürfniß gegenseitigen Schutzes, gemeinsamen Verkehrs herauswächst.

Bisher standen nun diese beiden Vereinsgruppen, die kaufmännische und die städtische unvermittelt neben einander, alles kam darauf an, daß sie ineinander aufgingen. Und das geschah: aus den vereinigten Wurzeln erwuchs der stolze Baum der deutschen Hanse. Die privaten Genossenschaften, die gothländische nicht ausgeschlossen, konnten dem Handel bei seiner wachsenden Ausdehnung und der naturgemäß zunehmenden Eifersucht der fremdländischen Kaufmannschaft auf die Dauer doch keinen genügenden Schutz gewähren, und rasch nun kam diesem Bedürfniß die politische Klugheit und Initiative der leitenden lübischen

Staatsmänner entgegen. So geschah es, daß jene Privatvereine in den letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts in immer größere Abhängigkeit von den Städtebünden geriethen, die nun unter Führung des durch seine Reichsfreiheit und centrale Lage dazu berufenen Lübeck eine energische Fürsorge für den überseeischen Handel übernahmen und in diesem Streben aus ihrer seitherigen Isolirung heraus zu einem umfassenden, freilich vorerst noch wenig festen Bunde zusammentraten.

Schon am Ausgang des 13. Jahrhunderts bestand die junge Hansa, wenn wir sie anders schon so nennen dürfen, ihre Feuerprobe in einem ersten kriegerischen Auftreten gegen das Königreich Norwegen, welches mit neuen und größeren Zugeständnissen in Handel und Wandel den Frieden erkaufen mußte. Freilich verfiel bald danach diese bisher stetig fortschreitende Entwicklung noch einmal einer rückläufigen Bewegung: Dänemark, damals die erste Großmacht des Nordens, trachtete seit mehr denn einem Jahrhundert nicht ohne Glück nach der Vorherrschaft über die Ostsee, wozu schon seine Belegenheit am Eingang derselben aufzufordern schien. Ja, Lübeck wurde jetzt für ein volles Jahrzehnt von dem thatkräftigen Dänenkönig Erich Menved in eine gewisse Unterthänigkeit hineingenöthigt und damit vom Bunde losgerissen. Indeß wurden die überhaupt nie gänzlich eingestellten Verkehrsbeziehungen zu den alten Schwesterstädten bald durch neue Vertragsschlüsse wieder geregelt und gefestigt, und als nun vollends i. J. 1361 der Dänenkönig Waldemar Atterdag aus Rach- und Habsucht sich beikommen ließ, das bis dahin schwedische Wisby, die Verkehrsmetropole der Ostsee, in tiefstem Frieden zu überrumpeln und zu annectiren und dabei den grade anwesenden niederdeutschen Kaufleuten empfindliche Verluste an Hab und Gut zufügte, da stand Lübeck wieder voll und ganz an der Spitze der wendischen

Städte und einigte sich mit ihnen rasch und energisch auf dem Greifswalder Tage zu einem Angriffskrieg gegen den rücksichtslosen Eroberer. Aber die Expedition nahm einen üblen Ausgang, wesentlich durch die Saumseligkeit der in den Kriegsbund hineingezogenen Könige von Schweden und Norwegen; nichtsdestoweniger mußte der lübische Flottenhauptmann, der Bürgermeister Joh. Wittenborg, auf offenem Markte zu Lübeck das Mißgeschick im Henkerstode büßen. Mit den Dänen schloß man einen wenig vertrauenerweckenden Frieden; nicht lange, so wurde er von ihrer Seite durch neue Plünderungen hansischer Schiffe und neue Verkehrseinschränkungen gebrochen; ein nochmaliger Waffengang mußte entscheiden. Es ist dies der größte und ruhmreichste Krieg, den die Hansa nicht bloß, sondern Deutschland überhaupt zur See geführt hat. Im Rathhaus zu Köln fanden sich um Martini 1367 Abgeordnete aus den preußischen, wendischen und süderseeischen Städten ein und verabredeten daselbst jene denkwürdige Conföderationsacte, welche einen zweiten Angriffskrieg gegen Waldemar festsetzte, jede Stadt nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit zu einem bestimmten Truppencontingent verpflichtete und zur Bestreitung der Kosten einen Ausfuhrzoll auf alle Waaren anordnete, endlich auch Beschwerdebriefe an den Papst, an Kaiser Karls IV. und viele deutsche Fürsten in Aussicht nahm. Dieser Tag ist ein entscheidender Wendepunkt der hansischen Geschichte und wir dürfen mehr sagen, ein hochbedeutsamer auch für die Gesammtentwicklung unseres Vaterlandes geworden. Hier schließt die Vorgeschichte der Hanse ab: ihre große Zeit beginnt. Die Orlogschiffe der Städte und ihr aus Rittern und Knechten angeworbenes Landheer überwanden in zwei schweren Kriegsjahren Dänemark so völlig, daß im Mai 1370 der dänische Reichsrath, die ständische Vertretung des hohen Adels und Klerus, 32 Mitglieder nach

Stralsund hinüber schickte, um dort im angeblichen Auftrag ihres landflüchtig gewordenen Herrschers jenen Frieden zu unterzeichnen, den wir mit Fug und Recht als den Höhepunkt in der Machtentwicklung des deutschen Bürgerthums überhaupt bezeichnen dürfen. Er verlieh neben beträchtlichen Verkehrsbegünstigungen den Mitgliedern der Kölner Conföderation, etwa 60 Hansastädten das Recht, die vier auf Schonen belegenen dänischen Schlösser Helsingborg, Malmö, Scanör und Falsterbo, welche dem Sund, der wichtigsten Wasserstraße des hansischen Verkehrsgebietes zugekehrt waren, auf 15 Jahren mit ihren Vögten und Wehrmannen zu besetzen, zu verwalten und zu nießbrauchen, und mehr noch das unerhörte Recht, die nächste dänische Königswahl ihrer Zustimmung zu unterziehen, womit sie eine Superiorität gewannen, wie weder Kaiser noch Könige damals über einen fremden Staat ausübten. Freilich darf nicht unerwähnt bleiben, daß die Conföderirten bei dem schon nach wenig Jahren eintretenden Thronwechsel auf die thatsächliche Ausübung dieses gefährlichen, zweischneidigen Rechtes verzichteten; dazu veranlaßt durch ihre dermaligen politischen Verhältnisse und zugleich durch kluge Verhandlungen der jungen Königin Margarethe, der Tochter und Thronerbin Waldemars, derselben, die in der Kalmarer Union 1397 die drei nordischen Kronen auf ihrem Haupte vereinte. Aber bei alledem: jetzt steht die Hansa da geschmückt mit den Lorbeeren eines großen Krieges und innerlich durch Noth und Gefahr wie durch wachsende Handelsinteressen fester zusammengeschlossen, um nun für anderthalb Jahrhunderte maritim die erste, politisch eine der ersten nordischen Mächte zu bleiben, und das alles ohne Beihilfe, ja ohne Zustimmung von Kaiser und Reich.

In diese ihre große Zeit möchte ich den Leser nunmehr hineinstellen, ihm im Anschluß an neuere Forschungsergebnisse

(ich verweise vor allem auf die ausgezeichnete und umfassende Darstellung dieser Dinge in D. Schäfer's preisgekröntem Werk: Die Hansestädte und König Waldemar, aus der auch die nachstehende Skizze vorzugsweise schöpft) mit einigen Strichen und Farben Leben und Treiben dieser rührigen Städte und ihres Bundes ausmalen.

Zuvor Einiges über den Handel, der doch weit mehr als Gewerbe und Ackerbau ihr eigentliches Lebenselement ausmacht. Da kam denn zunächst alles darauf an, die rechtlose Stellung, welche jeder Fremde nach frühmittelalterlicher Anschauung im Auslande einnahm, zu beseitigen. Das Ergebniß dieser Bemühungen sind die Privilegien, welche die Städte einzeln oder vereint, man darf sagen, zu hunderten erworben haben. Fast immer der nämliche Inhalt: es gilt Schutz von Person und Waare, Abschaffung des Grundruhrrechts, welches dem Landesherrn alles für verfallen erklärte, was — etwa vom Wagen herabfallend — den Boden berührte, Abschaffung des noch viel schlimmeren Strandrechts, das dem anwohnenden Grundherrn alle schiffbrüchigen Güter als Eigenthum zusprach, Zusage der Rechtspflege gegen säumige Zahler, Befreiung vom Zweikampf und anderen Formen des Gottesurtheils im Gerichtsverfahren, Ermäßigung der Zölle, Zulässigkeitserklärung des Kleinhandels, z. B. ellenweiser Verkauf von Tuch und Leinen, der sonst nur den Eingeborenen zustand, und ähnliche Verkehrserleichterungen mehr. Das vornehmste Sinnen und Trachten der Hansen ging aber darauf aus, an den besuchtesten Verkehrsplätzen des Auslandes Contore anlegen zu dürfen. Doch davon noch später! Dabei fiel ihnen nicht im entfertesten ein, den Nationen, mit welchen sie solche Vereinbarungen trafen, also Engländern, Flamländern, Norwegern, Dänen, Russen ihrerseits ähnliche Vergünstigungen zu gewähren! Im Gegentheil: in Köln durften

beispielsweise fremde Kaufleute nur dreimal im Jahr erscheinen und dann nur für den Zeitraum von wenigen Wochen. Nie ist meines Wissens in der Weltgeschichte ein Handelsmonopol so rücksichtslos durchgeführt worden wie hier und zwar ein Monopol, das nicht sowohl auf der eigenen Nation lastete, sondern keck in die Souverainetät fremder Staaten hineingriff, um allen Eigenhandel daselbst niederzudrücken oder gar wie in Norwegen zu erdrücken.

Von den zwei Hauptstraßen hansischen Handels erwähne ich zuerst die, welche durch die beiden Endpunkte, Brügge, Nowgorod bezeichnet wird. Sie ist mehrere Jahrhunderte hindurch so gut wie ausschließlich von den Schiffen hansischer Kaufleute befahren worden, wobei ihnen gar noch verboten war, mit Ausländern, Russen, Engländern u. s. f. Compagniegeschäfte zu treiben. Nowgorod, wohlgeschützt gegen Seeräuber, an der schiffbaren Wolchow gelegen, konnte dermalen in gewissem Sinne als Hauptstadt des noch viel zertheilten Russenreiches gelten; sie concentrirte seit den Tagen ihres Gründers, des Warägers Rurick, den russischen Handel und erfreute sich einer fast republikanischen Selbständigkeit. Hier liefen die frequentesten Handelswege nach dem Dniepr- und Wolgagebiet aus und weiter zum fernen Osten. Von Rußland exportirte der deutsche Kaufmann besonders die feineren Pelzsorten, Biber, Zobel, Hermeline rc., und riesige Massen Wachs, das, wie noch heute, in den mittleren waldreichen Theilen des Landes durch eine ausgedehnte Bienenzucht gewonnen ward. Sein Import bestand dagegen in feineren Webstoffen aus Wolle, Leinen und Seide, selbst in Schuhwerk, das aus russischem Leder daheim gearbeitet wurde, außerdem noch in Bier, Metall- und Kramwaaren. Man sieht, er versorgte das industriell noch ganz unentwickelte Land mit fast allen Erzeugnissen des Gewerbfleißes, deren es

überhaupt bedurfte. — Brügge, die andere Endstation der angegebenen Straße in Flandern, war für die drei letzten Jahrhunderte des Mittelalters annäherungsweise das, was London für die Gegenwart bedeutet, neben Venedig der eigentliche Weltmarkt des Continents, wo Italiener, Spanier, Portugiesen, Franzosen, Engländer, Ober- und Niederdeutsche in buntem Durcheinander ihre Waaren tauschten. Dorthin führte der Hanse aus Schweden Holz- und Waldprodukte, Bausteine und Eisen, das noch in Waldschmieden primitiv verarbeitet wurde, endlich auch einen Theil der Kupferausbeute aus den reichen Schachten von Falun, welche großentheils an lübische Bürger verkauft oder verpfändet waren. Aus den Ostseeländern importirte er Getreide, aus Skandinavien Heringe und Stockfische, lauter Naturprodukte, für die er den betreffenden Gebieten seine Industriewaaren zurückgab. Er vertritt in Brügge den ganzen Norden wie im Geben, so im Empfangen: denn nur durch seine Vermittlung konnten die Gaben des Südens und Ostens, Oele, Weine, Gewürze, Seiden- und Luxuswaaren, welche vorzugsweise noch über die Alpenpässe die Rheinstraße hinab nach Brügge verfrachtet wurden, desgleichen die vielbegehrten Tuche der großen flandrischen Fabrikstädte (nicht selten wurde die Elle mit 90 Rm. bezahlt) wieder an die Nordländer abgesetzt werden.

Der andere Hauptstrom des hansischen Handels mündete in London. Auch für diesen Platz besorgte er die Einfuhr namentlich französischer Weine und venetianischer Seidenarbeiten, anstatt daß zum Nutzen ihrer Schifffahrt die Producenten sie selber gebracht oder die Consumenten sie selber geholt hätten. In Rückfracht nahm er vor Allem die schon damals massenhaft gewonnene englische Wolle, die er größtentheils wieder den Flamländern zur fabrikmäßigen Verarbeitung zuführte. Das

Verhältniß lag damals, man kann sagen, grade umgekehrt wie heutzutage: wenn sich England, wesentlich dank seiner unvergleichlich glücklichen Lage mitten auf der Landhalbkugel der Erde, gegenwärtig zur ersten See- und Handelsmacht der Welt emporgeschwungen hat, so war es damals ökonomisch noch gradezu abhängig von Deutschland, das nach Verlust seiner politischen Suprematie eben auf dem wirthschaftlichen Gebiet allen Nationen vorauseilte, — vielleicht mit Ausschluß der Araber und norditalischen Seerepubliken, die den orientalischen und Mittelmeerhandel beherrschten. Die englische Kaufmannschaft ist natürlich immer eifersüchtig und führt oft Beschwerde vor den Königen und Parlamenten, aber jene grade schützen und begünstigen trotz aller vorfallenden Plackereien immer wieder den fremden Eindringling. Warum? Weil sie so wenig wie die Könige des Nordens die Silbertruhen der hansischen Städte und Kaufleute entbehren konnten, die sich ihre Vorschüsse übrigens noch durch die Erträge von Zinngruben und Wollzöllen und mehr als einmal durch Inpfandnahme von Kron und Geschmeide sicher zu stellen beliebten. — Genug, in jenem weitverzweigten Zwischenhandel müssen wir die vornehmste Quelle des hansischen Reichthums erkennen. — Auf einige andere wichtige Handelsverbindungen komme ich bei späterer Gelegenheit zurück, die minder belangreichen will ich im Vorübergehen wenigstens andeuten; so die mit Schottland und Irland, mit Brabant und Frankreich, deren Jahrmärkte die Hansen regelmäßig bezogen. Strebt ihr Handel so ins Weite, so muß um so mehr auffallen, daß ihr Verkehr mit den nächsten Nachbarn, den Oberdeutschen, so schwach war. Ihr Landhandel beschränkte sich in der That auf die niederdeutsche Tiefebene bis nach Thüringen hin, andererseits bis zum Oder- und Weichselgebiet, wo Krakau einen letzten Stützpunkt gab. Die großen oberdeutschen Gemeinden am Main

und Donau verfolgten politisch und wirthschaftlich andere Interessen: wie sie wesentlich Fabrikstädte waren, so traten sie nur vorübergehend in Einungen zusammen. Mehr auf den Süden Europas angewiesen, unterscheiden sie sich im übrigen von ihren niederdeutschen Volksgenossen namentlich noch durch ihre Goldwährung, insofern jene durchaus das Silbergeld, zumal das lübische bevorzugten. — Jede Hansestadt bildete natürlich den Mittelpunkt eines lokalen Verkehrs für die engere und weitere Nachbarschaft: hierher kam Edelmann und Bauer, um die Früchte des Feldes gegen städtische Erzeugnisse umzusetzen, das etwa überschüssige Vermögen nutzbar anzulegen oder, was häufiger vorkommen mochte, das fehlende zu leihen. Lübeck und Brügge waren damals die größten Geldmärkte des Nordens, ihre Raths- und Kaufherren die Bankiers für Könige und Fürsten.

Die Art und Weise des hansischen Verkehrs, zu deren Besprechung ich mich nunmehr wende, unterscheidet sich doch wesentlich von der heutigen. Es gab weder Posten noch Versicherungen, nur wenig Wechselverkehr, auch nur spärlichen Speditions- und Commissionshandel, der einem Dritten Transport und Vertrieb der Waare überläßt. Der Handel war eben ganz vorherrschend Eigenhandel, forderte in viel größerem Maße als heute ein persönliches Eintreten des Kaufmanns: meist zog er selbst wohlbewehrt über Sand und See nach dem fernen Lande, auf Gott vertrauend und auf seine Faust. Als Schiffsherr unterließ er nicht, die Bootsleute durch Gewinnantheile an der Wohlbehaltenheit seines Fahrzeugs zu interessiren. Und in der That, die Reise des Kaufmanns war ungleich gefahrvoller als heute. Auf der Landstraße überfiel, plünderte und fing ihn der Raubritter, um ihn erst gegen schweres Lösegeld aus Verließ und Gefangenschaft zu entlassen, und in den zahllosen Schlupfwinkeln der klippenreichen Gestade unserer nordischen Meere

lauerten die Auslieger der Piraten. Noch immer galten ja diese noblen Passionen in weiten Kreisen mehr oder weniger als entschuldbares Geschäft. Dutzende von Raubburgen haben die Städte mit ihren Reisigen gebrochen, Dutzende von Freibeuterschiffen mit ihren Friedenskoggen aufgebracht, die Räuber selber mit Beil und Schwert gerichtet oder frischweg über Bord geworfen. Die größten Dimensionen und wildesten Formen gewann der Seeraub durch die berüchtigte Gesellschaft der Gleichtheiler oder Vitalienbrüder. Es war dies eine bunt zusammengewürfelte Schaar von adligen und nichtadligen Gesellen, die bei aller ausbündigen Rohheit doch auch ritterliche Züge, echten Seemannsmuth und tolle Abenteuerlust nicht entbehrten. In den 80er Jahren des 14. Jahrhunderts gebildet, bezweckte sie anfangs nur, den Vertheidigungskampf des Schwedenkönigs gegen die eroberungslustige Königin Margarethe zu unterstützen, insbesondere das belagerte Stockholm mit Victualien zu versorgen; daher der Name. Natürlich, daß die wilden Gesellen, als mit der Uebergabe der Stadt und dem Zustandekommen eines Friedens ihr anfänglicher Zweck wegfiel, das einträgliche Geschäft nur immer frecher und maßloser auf eigene Faust fortsetzten: ein halbes Jahrhundert sind sie der Schrecken unserer nordischen Meere geblieben; fast alljährlich mußten die Städte kostspielige Friedenskoggen in See schicken, die nicht immer Erfolge errangen, wie die viel gefeierte „bunte Kuh" der Hamburger, der es gelang, die gefährlichsten Bandenführer, einen Claus Störtebeker und Godeke Michel mit ihren Spießgesellen und fabelhaften Schätzen in Hamburg einzubringen: drei Tage stand, wie die Sage berichtet, der Henker bis an die Knöchel im Blute der Gerichteten. — Gleichwohl glaube man nicht, daß hinter jedem Busch und jeder Klippe ein Räuber versteckt gewesen; die ungestörte Reise war doch die Regel, nur

daß natürlich die Ausnahme in den gleichzeitigen Berichten mehr von sich reden macht. — Zu diesen socialen Mißständen kamen noch elementare Gefahren aller Art, besonders die Gezeiten der Nordsee und die seichte Beschaffenheit der ganz vorwiegend befahrenen ufernahen Meerestheile, Gefahren, denen noch kein Compaß und Chronometer, nur wenige Schiffahrtszeichen und Leuchtthürme, auch nur unzureichende nautische Kenntnisse entgegenwirkten. Kein Wunder somit, daß Schiffbrüche zu den Alltäglichkeiten gehörten, und dann trat in nur zu vielen Fällen jenes grausame Strandrecht in Kraft, das trotz aller päpstlichen Bullen und freien Verträge immer wieder, ja mit bezeichnender Vorliebe von dem Bremer Erzbischof selbst ausgeübt wird. Bei alledem war die Seereise, die übrigens ihrer Gefährlichkeit wegen im Winter gesetzlich verboten wurde, noch angenehmer und sichrer als die zu Lande: diese mußte sich auf vorgeschriebener Straße halten, jede seitwärts ausbiegende Fahrt galt als Zolldefraudation und hatte die Beschlagnahme aller Habe zur Folge. Es klingt fast unglaublich, welche Zollplackereien der Kaufmann erdulden mußte. Wie in dem bunten Wirniß von Verkehrsmünzen, die schließlich fast jeder Graf und jede Stadt für sich ausprägen durfte, so spiegelte sich auch in dieser unsinnigen Ueberfülle von Weg- und Wasserzöllen die ganze jammervolle Zerrissenheit unseres Volkes im späteren Mittelalter wieder. Oberhalb Hamburgs gab es auf eine Wegstrecke von 12 Meilen nicht weniger als 9 Zollstellen. Ein Glück nur, daß der Tarif sehr wenig complicirt war: meist wurde einfach von Schiffs- und Wagenfracht oder auch ballen-, faß- und kistenweise der Zollbetrag erhoben, also nicht abgestuft nach dem Werth und der feineren oder gröberen Qualität der Waare. Auf das vorgehaltene Crucifix legte der Kaufmann nebst seinen etwaigen Eideshelfern den Schwur ab, daß seine

Angaben über die mitgeführten Güter wahrheitsgetreu seien, wie denn die Eidesleistung überhaupt im mittelalterlichen Rechts- und Geschäftsverkehr eine ausnehmend häufige Anwendung fand.

Ein kurzes nachträgliches Wort noch über die Seefahrt und die Bauweise der hansischen Schiffe. Diese waren meist rundbauchige Fahrzeuge mit hohem Bord und einem Mast, davon der heimische Flüger herabwehte, verhältnißmäßig breit, aus starken Planken zusammengefügt; leicht konnte man sie zu kriegerischer Verwendung umändern durch Aufsetzung sog. Castelle, wo dann Wurfmaschinen und Bogenschützen untergebracht wurden; im Durchschnitt dürften sie an Größe kaum den Handelsschiffen nachgestanden haben, die noch jetzt die Ostsee durchkreuzen. Wie geschickt man sie zu handhaben verstand, erhellt z. B. aus einem zeitgenössischen Bericht, wonach eine Fahrt von Ripen auf Jütland bis nach Amsterdam in zwei Tagen zurückgelegt ward. — Was sodann die Seefahrt selbst betrifft, so bestätigt auch sie jenes ausgezeichnete Talent zur Bildung genossenschaftlicher Verbände, worin man jüngst mit Recht den besten Ausdruck der politischen Leistungsfähigkeit des ausgehenden deutschen Mittelalters gefunden hat. Ich beziehe mich dabei weniger auf die Gewohnheit der Kaufleute, geschwaderweise auszusegeln, als auf die eigenthümlichen Institutionen, womit man das Leben an Bord zu regeln pflegte. Ein näherer urkundlicher Aufschluß darüber ist uns aus der Mitte des 16. Jahrhunderts erhalten. (cfr. G. Freytag, Bilder aus der deutschen Vergangenheit, Bd. II, S. 244 ff.). Sobald die hohe See erreicht war, leistete die Schiffsgesellschaft, die sich aus dem Schiffsherrn oder Capitain und den Schiffskindern, d. h. der Mannschaft zusammensetzte, das eidliche Versprechen, den Vorgesetzten pünktlich gehorsamen und etwaige Beute gleichmäßig vertheilen zu wollen und installirte dann

für alle Vorkommnisse auf der Fahrt ein Schöffengericht, bestehend aus einem Vogt, vier Schöffen, einem Wachtmeister, einem Schreiber, dem Meistermann (d. h. dem Scharfrichter) und einem Rackersmann mit zwei Gehilfen. Darauf erfolgte die Verkündung des Seerechts, wonach das im Bedürfnißfall zusammentretende Gericht Urtheil sprach. Darin heißt es: „Niemand soll fluchen bei Gottes Namen, niemand den Teufel nennen, nicht das Gebet verschlafen, nicht mit Lichtern umgehen, nicht die Victualien verwüsten, nicht dem Zapfer in sein Amt greifen, nicht nach Sonnenuntergang mit Würfel oder Karten spielen, nicht den Koch vexiren und nicht die Schiffsleute hindern bei Geldstrafe. — Wer auf der Wache schläft, wer binnen Schiffsbord Rumor anrichtet, der soll unter dem Kiel durchgezogen werden; wer an Bord seine Wehr entblößt, sie sei lang oder kurz, dem wird die Wehr durch die Hand an den Mastbaum gehauen, daß er selbst die Wehr durch die Hand ziehen soll, wenn er loszukommen begehrt. — Wer einen anderen mit Unrecht verklagt, soll die doppelte Strafe der Schuld zahlen; niemand soll sich an dem Meistermann rächen." War man auf einem halben Seeweg am Ende der Fahrt, so dankte das Gericht ab und verfügte eine allgemeine Amnestie unter Genuß von Brot und Salz. Nach geschehener Landung übergab man wohl die eingegangenen Strafgelder zu Wohlthätigkeitszwecken an den Strandvogt.

Gelangte der Kaufmann so nun glücklich ans Ziel, so erwarteten ihn neue Schwierigkeiten. Nicht ganz selten mochte es geschehen, daß der Herr des aufgesuchten Hafens ohne sein Vorwissen mit einer bundesgenössischen Stadt in Zwist gerathen war und trotz aller Unschuld nun auch ihn befehdete. Zeitungen und Depeschen waren eben noch nicht erfunden. In jedem Fall bedurfte er aber einer genauen Kenntniß der lokalen

Verhältnisse sowie der ihm zustehenden rechtlichen Befugnisse, die fast in jeder Stadt andere waren und durchaus hinter denen der eingeborenen Bürger zurückstanden: nicht wie in den civilisirten Staaten der Gegenwart, wo jeder, er sei heimisch oder fremd, den gleichen Rechtsschutz genießt. Vornehmlich aus diesem Mangel entsprang das unabläßige Streben der Hansen nach festen Contoren. Früh schon war eine solche Niederlassung in London unter dem Namen des Stahlhofs, in Nowgorod unter dem Namen des St. Petershofes entstanden, desgleichen in Brügge und mehreren kleineren Orten Englands und der Niederlande, — eine jede mit verschiedenen, wenn auch verwandten Privilegien, Lebensgewohnheiten und kaufmännischen Usancen, allesammt aber mit dem unschätzbaren Recht, Streitigkeiten unter den Genossen nach heimischen Satzungen ausgleichen zu dürfen. In London mußte der von den Contorbrüdern erwählte Aeltermann das Bürgerrecht erlangen, wodurch die ganze Niederlassung gleichsam naturalisirt ward. Aehnliches gilt von der Stellung der hansischen Kaufleute in Brügge, wo sie bei der starken Concurrenz von Handelstreibenden aller Nationen überhaupt keine schroff ausgeprägte monopolistische Rolle spielen konnten; hier besaßen sie nur gemeinsame Speicherräume, während sie selbst bei den einheimischen Bürgern zur Miethe wohnten, wenngleich sie auch hier im Remter des Carmeliterklosters gemeinschaftlich über ihre Genossen Gericht halten und ihre Verwaltungsgeschäfte erledigen durften. Ganz anders in Nowgorod: hier war bei der Uncultur und nationalen Antipathie der Russen die äußerste Vorsicht im Verkehr mit den Eingeborenen geboten, wollte man nicht die Existenz der ganzen Colonie gefährden. Dementsprechend wurde derselbe seitens des Contorvorstandes und der hansischen Bundestage den detailliertesten Verhaltungs- und Controllmaßregeln unterworfen. Am inter-

essantesten aber gestalteten sich diese Verhältnisse in Bergen, dem nördlichsten Außenposten hansischen Handels. Hier in Norwegen, das gleichfalls noch auf ziemlich tiefer Culturstufe stand, schlug der deutsche Kaufmann allmählich mit Geld oder Waffen alle Concurrenz anderer Nationen, namentlich der Engländer, aus dem Felde und begründete, etwa um 1350, in der bestgelegenen und lebhaftesten Stadt des Landes, eben in Bergen, das letzte Contor, welches sich, freilich in überlebter, erstarrter Form bis ins vorige Jahrhundert erhalten hat. Es gewährt diese späte Schöpfung des hansischen Colonisationstalents wie kaum etwas anderes einen deutlichen Einblick in den Geist und Geschäftsbetrieb dieser Kaufleute und mag deßhalb ein wenig ausführlicher behandelt werden. — Am Meeresstrande lagen 21 ebensoviel Hansastädten gehörige Höfe, große umfriedigte Plätze, bedeckt mit hohen Speichern und Wohngebäuden, welche letzteren größtentheils, auch noch als Waarenniederlagen dienten; von jedem Hof lief eine Landungsbrücke ins Meer aus, um bequem die einlaufenden Schiffe anlegen und mit Zuhilfenahme mächtiger Krahne löschen zu können. Das Ganze umschloß eine Umfassungsmauer, an welche die Schustergasse angrenzte, bewohnt von lauter zunftweise geordneten deutschen Handwerkern, welche sich hier mit ihrer Familie dauernd angesiedelt hatten, aber stets treue Fühlung mit den alten Volksgenossen im Contor behielten. Keinem Contorhaus fehlte der Schütting, d. i. ein geräumiger fensterloser Saal, der Luft und Licht durch dieselbe Dachluke bezog, durch welche er den Rauch des Feuerheerdes hinausließ. Dorthin berief der Aeltermann die Meister, das sind die Factoren der heimischen Kaufherren zu geschäftlichen Berathungen oder gerichtlichen Verhandlungen über vorgefallene Vergehen, die der Geselle mit Geld-, der Lehrjunge mit reichlich bemessener Prügelstrafe abzubüßen hatte. Ebenda saßen an den langen geschäfts-

stillen Abenden des nordischen Winters die einzelnen Familien, wie man den Factor nebst Gesellen und Lehrburschen hübsch und traulich benannte, eine jede an ihrem besonderen, rohgefügten Holztisch, um mit schwerem Getränk und vergnüglichem Geplauder die schleichenden Stunden zu kürzen. Galt es Berathungen im Interesse der ganzen Colonie, so pflegten im bremer Schütting „zum Mantel" die Aelterleute sämmtlicher Höfe, der sog. Rath der Achtzehner zusammenzutreten, unter denen der lübecker, entsprechend der hegemonischen Stellung seiner Vaterstadt, sich des größten Ansehens erfreute. In streitigen oder ausnehmend wichtigen Sachen wandten sie sich wohl an das Bergenfahrer-collegium in Lübeck, häufiger an den dortigen Rath und zumeist an die höchste Instanz, einen allgemeineu Hansetag. Sehr niedrig stellten sich bei der klösterlichen Einfachheit des Lebens und der großen Anzahl der betheiligten Personen die Abgaben zur Unterhaltung der Factorei. Sie hat zur Zeit ihrer Blüthe gewiß an 3000 Mitglieder gezählt und wurde wie, nur ein Kloster oder Feldlager, von den strengsten Gesetzen beherrscht. Kein Weib ward darin geduldet; mit Sonnenuntergang mußte jeder zu Hause sein; der Nachzügler mochte sehen, wie er an den bissigen Hofhunden vorbei kam, die nachtüber den Hofraum bewachten. Niemand von den Hansischen durfte sich mit einer Norwegerin verheirathen, um nicht durch Vermischung mit der eingeborenen Bevölkerung den Alleinbesitz ihrer Vorrechte und technischen Fertigkeiten zu bedrohen. Wie weit die ersteren gingen, mag der Leser auch daraus ersehen, daß die Contor-genossen an den Wochenmärkten die Straßen einfach und ungestraft durch handfeste Kerle absperren ließen, um ihr schätz-bares Vorkaufsrecht auch in Wahrheit auszunutzen. Erklärlich genug, daß sie auf diese resolute Art die Einkaufspreise ganz willkürlich und einseitig bestimmten, wie sich das von ihren

Verkaufspreisen bei dem Mangel jedweder Concurrenz von selbst versteht. Sehr verzeihlich, wenn unter dem Druck dieser wirthschaftlichen Tyrannei den ohnehin ziemlich rauflustigen Norwegern zuweilen doch die Geduld riß. Allein die Deutschen zahlten dann mit gleicher Münze zurück und blieben wahrhaftig nichts schuldig. Bald schlagen sie ohne Scheu vor dem zufällig anwesenden König einen Bischof todt, bald setzen sie über den Köpfen der beschaulichen Mönche ein Kloster in Flammen, dann wieder bergen und entführen sie Verbrecher oder rauben leicht gezimmerte Holzhäuser, um so rasch und bequem zu Brennmaterial zu kommen. Nur durch feste Eintracht und strenge Geschlossenheit konnten sie sich durch Jahrhunderte in dem unwirthlichen schwach bevölkerten Lande behaupten. Sieben Jahre lang mußte der Lehrjunge, der durchschnittlich im Alter von 12 Jahren eintrat, für die älteren Kaufgesellen kochen, fegen, waschen und Handreichungen aller Art verrichten; dann erst avancirte er zum Gesellen und zwar unter höchst ergötzlichen Feierlichkeiten und sinnigen Ceremonien wie folgt. Ein stattliches Trinkgelage auf des Jungen Kosten machte den Anfang, dem der letztmalige Genuß des in der Lehrzeit alljährlich genossenen „Staupenspiels im Paradies" folgte: das war gewiß ein wohlklingender Name für eine gar empfindliche Sache: man teilte nämlich drinnen oder draußen einen Raum ins Geviert mit Birkenreisern ab, in den der Junge mit verbundenen Augen und notdürftigster Kleidung unter Narrengeleit eintreten mußte, um daselbst von den Engeln des Paradieses in Gestalt faustderber Pritschmeister auf das unbarmherzigste geprügelt zu werden; sein Schmerzgeschrei übertönten lustige Trommeln und Pfeifen und das schadenfrohe Gelächter der rohen Gefährten. An diese Lustbarkeit schloß sich ein feierlicher Umzug durch die Straßen; voran zwei als norwegischer Bauer und Bäuerin barock maskierte Jungen mit dem Auftrage unter-

wegs die gaffende Menge mit Wasserspritzen und ähnlichen Scherzen zu necken und zu belustigen. Nun hinaus in See zur erfrischenden Wassertaufe, zum Kielholen der aufzunehmenden Jungen. Nach dieser Procedur die grausamste von allen. Man entzündete auf dem Herde im Schütting einen angefeuchteten Reisighauf, untermischt mit Leder, Thran und Haaren, zog den Unglücklichen dann zum Dachloch hinauf und ließ ihn unter beständiger Gefahr in dem entsetzlichen Qualm zu ersticken lange Reden hersagen; also ganz dieselbe Behandlung, die den Heringen im Rauchfang zu Theil ward. Ein wahres Wunder, daß uns nur von einem Erstickungstode berichtet wird. Nun aber kamen, wie gebührend, auf die bösen auch die guten Tage, wo der junge Geselle bei festlichem Trank und Schmaus aller überstandenen Martern vergessen mochte. Auf die zahlreichen übrigen Spiele des Contors gehe ich nicht ein und bemerke nur, daß sie ebensoviel für den Humor wie für die Derbheit der damaligen Generation beweisen; trotz aller Anfechtungen von Seiten der Hanse und der einzelnen Städte sind sie Jahrhunderte lang von den Contorschen aufrecht erhalten unter dem nicht unbegründeten Vorwand als Zuchtmittel der kaufmännischen Jugend unentbehrlich zu sein; nie aber ist wohl eine derbere, prügelreichere Pädagogik geübt worden als hier.

Ganz kurz will ich endlich noch einen Mittelpunkt hansischer Handelsbewegung im Auslande berühren, nämlich die kleine, in den Sund hinausragende Landzunge von Skanör und Falsterbo, ein Anhängsel der größeren Halbinsel Schonen, jetzt noch eine verödete Sandfläche, die nur durch spärliche Trümmer und Furchen an das ehemalige lebhafte Geschäftstreiben dahier erinnert. Hatte der Hering im 10. und 11. Jahrhundert in riesigen Massen besonders die pommerschen Küsten besucht, so verlegte er danach seine Zugrichtung auf die eben bezeichnete Stelle im Sunde.

Da waren denn unsere Hansen flink bei der Hand; es gelang ihnen, dieses einträglichste Territorium des damaligen Dänemark fast ausschließlich als Eigenthum zu erwerben, ein überzeugender Beweis, wie unglaublich schlecht sich die derzeitigen Landesfürsten auf Ausbeutung ihrer natürlichen Landesschätze verstanden. Diese verliehen nämlich mehreren deutschen Seestädten und zwar jeder einzelnen die Befugniß, je eine Vitte hier anlegen zu dürfen, das sind ausgedehnte, umzäunte Plätze an der Küste, welche sie theilweise mit Verkaufs- und Fischbuden, auch mit einer Kirche bebauten und durch eigene Vögte verwalten ließen. Das Wichtigste aber war, daß sie von hier aus an den nahen Sammelstellen der Heringe unbehindert den Fang betreiben durften. Dieser begann im Juli und dauerte bis zum October. Aus allen berechtigten Städten strömten dann die Kaufleute, Fischer und Böttcher zu tausenden herbei, um hier den Hering zu fischen, zu salzen, zu räuchern, zu verpacken und zu verladen. Damit verbanden sich vielbesuchte Jahrmärkte für die weite Umgebung. War die Fangzeit zu Ende, so verstummte alsbald auch dies laute Leben und Treiben der Märkte. Im Anfang des 15. Jahrhunderts nahm der launische Fisch plötzlich wiederum eine andre Wanderrichtung, diesmal nach den holländischen Küsten, die er in demselben Maße bereicherte, wie er den ostseeischen Städten Abbruch that. Es war für dieselben ein unwiederbringlicher und unersetzlicher Verlust, eine üble Vorbedeutung und mitwirkende Ursache des künftigen Verfalls. Was man aber bald von Amsterdam aussagte, es sei mit allem seinem Reichthum auf Heringen gebaut, das galt einst und lange Zeit mit gleichem Recht für unsere Hansastädte am baltischen Meer.

Zur Charakteristik des Handels sei an dieser Stelle noch einiges nachgetragen. Wie es keinen ausgebildeten Commissionshandel gab, ebenso wenig kann schon von eigentlicher Spekulation

die Rede sein: wohl kommen Zeitkäufe vor, namentlich im Getreidehandel, aber entfernt nicht in den Dimensionen der Gegenwart, wo „eine Waare ein Dutzendmal verkauft wird, bevor sie überhaupt vorhanden ist.“ Dieses wenig reelle, auf die zeitlichen Preisschwankungen basierte Differenzgeschäft kannte man kaum. Waare gegen Waare oder Baargeld, das ist gleichsam das Motto des hansischen Handels, womit er freilich nicht von allen betrügerischen Manipulationen freigesprochen sein soll. Oft genug waren die unteren Lagen einer Heringstonne verderbte Waare, und oft genug mußte ein Ballen Leinwand von Station zu Station an den Rath des Herkunftortes zur Untersuchung zurückgeschickt werden, weil Qualität oder Quantität den handelsgesetzlichen Bestimmungen oder der getroffenen Abrede nicht entsprach. Mit besonderer Vorliebe machte der schlaue Händler sich bei derartigen Uebervortheilungen die viel berufene Einfältigkeit der Norweger zu Nutze.

Der Umfang dieses Handels war doch größer als man meinen sollte, ebenso groß und in einigen Artikeln größer als auf demselben Verkehrsgebiet vor etwa 50 Jahren, also vor Anbruch des Dampfzeitalters, welches unseren Städten einen so rapiden Bevölkerungszuwachs und wirthschaftlichen Aufschwung gebracht hat. Z. B. war der Fischhandel ungleich bedeutender, einmal, weil der Hering noch an naher Ostseeküste landete, und sodann, weil das kirchliche Verbot anderen Fleischgenusses als Fisch zur Zeit der Fasten noch das ganze confessionell unzertheilte Abendland umfaßte. Aehnlich verhält es sich mit dem im mittelalterlichen Gottesdienst so massenhaft gebrauchten Wachs. Ein paar Zahlen werden hier am Platze sein und deutlicher schildern als Worte: 1855 wurden 3700 Tonnen Heringe über Lübeck eingeführt, 500 Jahre früher 33000. In dem Kriegsjahre 1369 betrug der Export aus 30 hansischen Seeplätzen trotz der

Verkehrssperre mit dem feindlichen, sonst so consumtionskräftigen Dänemark noch 130 Mill. Rm., aus Hamburg allein etwa 40 Mill. und Hamburg war erheblich kleiner als Lübeck.

Es versteht sich, daß bei so schwunghaftem Handel auch das Gewerbe blühen mußte. Es existirten damals in Lübeck fast doppelt so viel Bäcker als heute. In besonderem Flor stand bei der großen Nachfrage nach Heringsfässern auch das Böttchergewerbe, nicht minder bei dem vielgepriesenen Durst unserer Vorfahren die Brauerei, worin damals das niederdeutsche Hansagebiet Süddeutschland noch weit übertraf. Hamburger oder Rostocker Bier fehlte nicht leicht bei einer Gasterei im Norden. Fast sämmtliche Städte von Livland bis zur Wesermündung waren von weiten Hopfengärten umgeben, und Hamburg insbesondere verdankte sein rasches Emporkommen im 14. Jahrhundert wesentlich seinen Bierbauern (zeitweilig 500), von denen allein 126 für Amsterdamer Absatz producirten. Nicht bloß die Vertreter des Kunstgewerbes, wie Goldschmiede, Metallarbeiter, Maler, Bildschnitzer, Paternostermacher, Altarschreiner, sondern auch niedere Handwerker, z. B. die Schuster, vertrieben ihre Arbeiten im weiten Norden, der sich selbst auf Herstellung dieser einfachsten Producte noch schlecht verstand. Wir kennen einen ehrsamen Schuhmacher, der eine Zeitlang in Rußland, hernach in Stockholm für einen Ritter und schließlich in Santiago di Compostella für Pilger arbeitet. — Alle diese Handwerke, die je nach der Gunst der Lokalitäten in besonderen Straßen und Stadtvierteln zusammenwohnten, waren in Zünfte organisirt und lange von jeder Theilnahme am Stadtregiment ausgeschlossen, das allein in der Hand der großen Kauf- und Grundherren ruhte. Im 14. Jahrhundert brach aber nach dem Vorgang der süddeutschen Gemeinwesen auch in den hansischen Städten der „Zunftteufel" los, eine tiefgehende und lang-

dauernde demokratische Bewegung, die viel Verwandtes hat mit dem Ständekampf im alten Rom. Die Zünfte begehrten Sitz und Stimme im Magistrat, erklärten nur unter dieser Bedingung ihren Schoß zahlen zu wollen. Die meisten Städte hatten in dieser Zeit blutige Aufstände zu verzeichnen, und der Henker fand vollauf zu thun; hier siegten die Demokraten, dort die Patricier, und nicht selten erneuerte sich der häßliche Zwist, diesmal vielleicht mit entgegengesetztem Erfolg. Nach anfänglicher Zurückhaltung mischte sich auch der Hansabund als solcher in diese interna der einzelnen Städte, regelmäßig zu Gunsten der exclusiven Patricierherrschaft und erweiterte damit den Umfang seiner Zwecke, da er sich bisher fast lediglich auf Schutz und Vermehrung der ausländischen Handelsprivilegien beschränkt hatte. Man wolle übrigens diese Zunftbewegung als etwas ganz Naturgemäßes ansehen. War das Handwerk anfangs hörig, einem Dienstherrn, sei es einem Bischof, Kloster oder Fürsten, zu Zins und persönlichen Leistungen verpflichtet, so kam nachher der Grundsatz auf, wer in einer Stadt unangesprochen Jahr und Tag verweile, solle für seine Person ganz frei sein, ein Segen, den in jener Zeit schroffer Standesunterschiede der Bürgerstand nur mit dem geistlichen theilte. In diesen Berufen konnte auch ein Niedriggeborener am eigenen Zopf sich emporarbeiten, hier sperrten dem Talente weder Vorrecht noch Vorurtheil die freie Bahn. Mancher arme Lehrjunge im Bergener Contor ist später der Ahnherr stolzer, noch jetzt blühender Kaufmannsgeschlechter geworden. Natürlich, daß die Handwerker, einmal ihrer Freiheitsschranken entledigt, nur desto begehrlicher weiter drängten und schoben, zumal das alte aristokratische Regime sich immer junkerhafter geberdete. Auch hüte man sich, ihre damalige sociale Stellung nach der heutigen zu beurtheilen: die Bildungsunterschiede der einzelnen Gesellschafts-

klassen griffen bei weitem nicht so tief als in unseren Tagen, und überdies lebte auch im Handwerker eine ähnliche ritterliche Gesinnung, wie in dem reichen Kaufherrn. Wir wissen von einem Fall, daß ein Schuster, ohne sich lächerlich zu machen einem Berufsgenossen Fehde ansagt, die blutig endete.

Daß, wo Handel und Gewerbe so florirten, auch die Künste emporkamen, bestätigt nur eine alte Erfahrung der Geschichte. Ich erinnere an die herrlichen gothischen Dome in unseren Hansastädten, wohl sämmtlich in Backstein erbaut, welche noch heute lautredendes Zeugniß geben von dem Glanz vergangener Tage. Schön und ohne Uebertreibung sagt ein neuerer Forscher: „Dem Nordländer, der in Trave oder Weichsel einfuhr, die ragenden Kirchthürme dicht neben einander schlank und leicht in die Luft emporsteigen sah, zu den hohen Mauern und ihren zahlreichen Thürmen hinaufblickte, den mußte ein ähnliches Gefühl anwandeln, wie der Deutsche haben mochte, wenn er dem ewigen Rom nahte." Die Hauptträgerin dieser künstlerischen Bestrebungen war freilich auch hier, wie überall im christlichen Mittelalter, die Kirche. Aber auch die prächtigen Rathhäuser, sowie die wenigen aus jener Zeit erhaltenen Privatgebäude mit ihrem treppenförmigen Giebelbau und ihrer bei allem Reichthum doch geschmackvollen Ornamentik beweisen ebenso viel für die prachtliebende Art als den soliden Kunstsinn dieses Geschlechts. In der gothischen Architektur stand jene Zeit doch sicherlich der unsrigen eher voran als nach. Von strenger Wissenschaft im modernen Sinne kann bei der Befangenheit in dem Glaubenszwange des katholischen Dogmas natürlich nicht wohl die Rede sein. Zwar bestehen bereits an den meisten Pfarrkirchen Schulen, vorzugsweise für die Patriciersöhne bestimmt, aber mit ein paar Brocken Latein, mit Lesen, Schreiben und Singen ist auch der ganze enge Kreis der Lehrgegenstände erschöpft. Nicht selten

ist der einzige Gelehrte der Stadt der juristisch und geistlich vorgebildete Stadtschreiber, der Ahnherr unserer heutigen Syndici.

Um so lieber ergab sich das gesunde und robuste Geschlecht einem behaglichen Wohlleben, zu dem wir Deutschen ja seit uralten Zeiten bis auf den heutigen Tag neigen. Zumal das Mittelalter war eine lebensfrohe Zeit. Man braucht nur an die buntfarbigen Trachten, deren ausartende Ueppigkeit bald Kleiderordnungen nöthig machte, an Turniere, Schützenfeste und Mummenschanzereien zu erinnern, um davon zu überzeugen. Die großen Schmausereien bei häuslichen Anlässen, Kindtaufen, Hochzeiten 2c. wurden meist im Gildehause oder gar im Rathhause gegeben, hier auch auf Kosten des Stadtsäckels vornehme, oft fürstliche Gäste reichlich bewirthet. Die Verwaltung der Rathskellerei galt als ein viel respectableres Amt, denn heutzutage. Alles das ist zugleich ein Ausdruck der herrschenden Wohlhabenheit: Vermögen von 100000 Rm. sind nichts Seltenes. Man legt sie gern in benachbarten adligen Lehnsgütern an, um dadurch selbst in den ritterlichen Stand einzutreten, selbst Siegel und Wappen statt der bisherigen Hausmarke zu erlangen. Der Stadt Lübeck hat nach dem großen Hansakrieg zeitweise fast das ganze Herzogthum Lauenburg zubehört.

An der Spitze jeder Stadtgemeinde stand, um zum Schluß meiner Ausführungen noch kurz die Verfassung der Städte und ihres Bundes zu skizziren, der Rath, besetzt mit 12—24 Rathsherren, die zwar auf Lebenszeit gewählt, in zwei- bis dreijährigem Turnus wechselten, sich selbst aus den vornehmen rathsfähigen Geschlechtern ergänzten, darunter 2 oder 4 Bürgermeister, welche in den Sitzungen den Vorsitz führten oder, wie man sich ausdrückte, das Wort hielten. Alle verwalten ihr Amt im Sinne eines Ehrenamts ohne Gehalt; ihr Geschäftskreis umschließt sämmtliche öffentliche Angelegenheiten ihrer Stadt, Krieg und

Frieden, Archiv- und Gerichtswesen, Markt-, Handels- und Zunftpolizei und vor Allem die Finanz: sie schreiben den Schoß aus, der wohl dann und wann noch von dem Contribuenten nicht gegen Quittung eingezahlt, sondern unbemerkt in eine ausgestellte Lade geworfen wurde, ein Zeugniß dafür, daß man hie und da das leidige Steuern noch als Ehrenpflicht betrachtete und keine betrügerische Versäumniß derselben argwöhnte. Den Gesammtcharakter dieses Stadtlebens hat ein Forscher schön und treffend verglichen mit dem Zusammenleben und Haushalt einer Familie; jeder Handwerker fühlte sich in seinem Kreise als ein Beamter seiner Stadt, wie ja auch in der Sprache der Zeit die Zünfte „Aemter" hießen. Daraus erklärt sich der warme Stadtpatriotismus, der diese Bürger beseelte und einigermaßen Ersatz bietet für den Mangel eines auf ein großes und einiges Vaterland bezogenen politischen Idealismus. Ein köstlich Genrebild hat die Bremer Chronik aufbewahrt. Da sitzt ein Lübecker mit einem Bremer in der „gemeinen Herberge" zusammen und vertritt auf Kosten Bremens im Wortgefecht die Vorzüge seiner heimischen Stadt; ehreifrig aber fordert sein Kumpan, „dat he sulker worde hude hedde unde drunke syn beer myt make." In den Städten erwacht zum ersten Mal der moderne Staatsgedanke: der Einzelne beginnt sein Pflichtverhältniß zu einem Gemeinwesen zu empfinden, während in den seitherigen politischen Verbänden des Mittelalters nur ein persönliches Treuverhältniß, wie zwischen Lehnsträger und Lehnsherrn stattfindet. — Diese Einzelstädte entsenden im Bedürfnißfall auf ein meist von Lübeck ausgehendes Rundschreiben ihre Rathssendeboten, meist nach einer wendischen Stadt, um dort auf einem Hansatage in allgemeinen Bundessachen zu berathen und zu beschließen. Nie ist ein solcher Tag von allen Hansastädten beschickt worden: die Verfassung war ganz frei, ermangelte jeder theoretischen

Schablone. Wen grade die Verhandlungsgegenstände näher betrafen, der entsandte seine Vertreter, die dann auch im Winter die weite und beschwerliche Reise nicht scheuten. Nach dem Kölner Conföderationsabschluß ist fast jährlich, in der Regel um Mitsommer, eine allgemeine Tagfahrt gehalten. Diese Versammlungen übersahen mit ihrer Politik vielleicht einen weiteren Gesichtskreis, als irgend eine andere gleichzeitige Macht. Meist gilt es jedoch nicht Verhandlungen hochpolitischer, sondern schlicht merkantiler Natur, Anordnungen in Betreff des Handels, Controle der Contore, Erwerb von Privilegien 2c. 2c. Oft finden sich Fürsten ein, um von den gewandten und einflußreichen Städtern Bundesgenossenschaft oder diplomatische Unterstützung zu erbitten. Es giebt keine gemeinsame Kasse; sind Gelder vonnöthen, so schreibt man ein sog. Pfundgeld, einen Ausfuhrzoll auf alle Waaren aus, den die einzelnen Städte oder Kaufleute ebenso wenig wie andere handelsgesetzliche Zumuthungen weigern dürfen, wogegen die Mitbetheiligung an rein politischen Verträgen mehr in das freie Belieben gestellt war. Die Beschlüsse der Versammlungen hatte der Schreiber protokollarisch aufzunehmen in Form sog. Recesse, deren gegenwärtige Herausgabe von Seiten der Münchner Geschichtskommission und des hansischen Geschichtsvereins die wichtigsten und oft überraschendsten Aufschlüsse über das ausgehende Mittelalter des gesammten Nordeuropa gewährt. Auf Uebertretung der Bundesvorschriften stand Geldstrafe und äußersten Falls die Verhansung, die Ausschließung vom Bunde und zugleich dem Mitgenuß seiner privilegirten Rechtsstellung im Auslande, eine Maßregel, welche die betroffene Stadt geschäftlich isoliren und und schließlich bankrott machen mußte, wofern sie nicht demüthige Unterwerfung unter den Bundeswillen vorzog. Bremen hat allerdings ein halbes Jahrhundert lang den kaufmännischen

Bannstrahl ausgehalten, aber wohlgemerkt, noch vor der eigentlichen Machtentfaltung des Bundes im dänischen Kriege. Auf die besonderen Tagfahrten einzelner Städtegruppen, der preußischen, wendischen, süderseeischen rc., die entweder einen partikularen oder nur vorberathenden Charakter tragen, gehe ich hierorts ebenso wenig ein, wie auf die drei, nachmals vier Bundesabtheilungen, die bekannten Quartiere, welche im Wesentlichen nur zur Vereinfachung des äußeren Geschäftsganges bestimmt, keine allzu große Bedeutung in Anspruch nehmen. — Man sieht, es ist eine ziemlich lockere, aber sehr elastische Verfassung, die das gute Beste dem jeweiligen Interesse und Bedürfniß überläßt, wie denn bezeichnender Weise auch keine Verfassungsurkunde existirte. Die Theorie gilt nichts, die Thatsache und das Interesse alles. Lübeck ist ebenso wenig von den verbündeten Städten jemals in seiner Vorortstellung förmlich anerkannt worden, wie ihr Bund vom deutschen Kaiser; es war ihnen übrigens ganz recht und lieb, daß dieser sich so gut wie gar nicht um sie und ihre kaufmännischen Angelegenheiten kümmerte. Entbehrten sie auch des ohnehin nicht sehr wirksamen kaiserlichen Schutzes, so erfreuten sie sich dagegen einer fast republikanisch freien Bewegung.

In dieser Blüte hat sich die Hansa im Großen und Ganzen bis zum Ende des Mittelalters behauptet. Dann aber brach von allen Seiten zugleich das Verderben herein. Mit Entdeckung der beiden Amerika und des Seewegs nach Indien fand und ging der Handel neue Bahnen, wurde transoceanisch und gerieth, nicht ohne Schuld der Hansen selber, mehr aber infolge der günstigeren Lagenverhältnisse allmählich in den fast ausschließlichen Besitz der westeuropäischen Seestaaten, Spanien, Portugal, Frankreich, der Niederlande und zuletzt Englands. Gleich nachtheilig ward der Hanse die politische Wandlung der

Zeit; die erstarkende Fürstenmacht räumte immer energischer mit den alten Sonderrechten auf, suchte Alle und Alles zu nivelliren, um sich selbst zu erhöhen. Eine Stadt nach der anderen versank in tiefere Abhängigkeit von den Landesherren, die sich nun auch, freilich in ihrem Sinne, für wirthschaftliche Dinge zu interessiren anfingen, und in demselben Maße entfernte und löste sie sich von dem alten Bunde. Der Hansa fallen wie einem alten Weibe die Zähne aus, spottete Gustav Wasa. Die Holländer waren längst schon aus ehemaligen Bündnern zu erbitterten Rivalen geworden. Dazu kam als wichtigstes und entscheidendes Moment der siegreiche Widerstand der von dem hansischen Monopol niedergedrückten Nationen, England und Rußland schlossen die Contore und hoben kurzer Hand alle Vorrechte auf. Die Hansa glich einem gesunden, kräftigen Baume, aber auf schlechtem Boden, war bedingt von der politischen Schwäche der heimischen Fürstengewalten und der wirthschaftlichen Schwäche des Auslandes, und sobald diese negativen mittelalterlichen Zustände von den Stürmen des aufgehenden Reformationsjahrhunderts mehr und mehr hinweggefegt wurden, brach auch sie langsam zusammen, freilich nicht, ohne noch die große geschichtliche Tragödie Jürgen Wullenwever zu erzeugen: von seinen patricischen Mitbürgern verrathen, mußte der geniale demokratische Neuerer seinen überkühnen Versuch, durch Eroberung Dänemarks der sinkenden Hanse einen letzten Rückhalt zu schaffen, mit dem Tode von Henkershand bezahlen.

Die Hansa hat danach schwach und schwächer weiter vegetirt: 1630 hat das unerquickliche Siechthum ein Ende: alle Bundesglieder sagen sich los. Nur die heutigen drei Hansastädte erneuern auf ewige Zeiten den Bund, der indeß mit dem alten nicht viel mehr gemein hat, als den Namen. Dieser aber hatte seine große weltgeschichtliche Aufgabe erfüllt: er hat dem ganzen

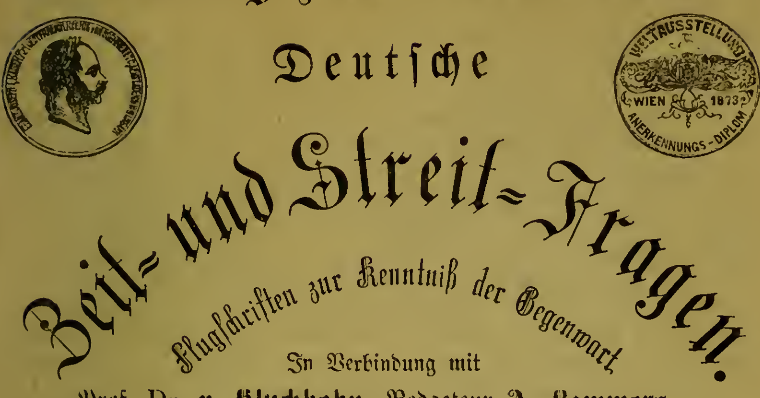


Norden das noch heute überall erkennbare Gepräge deutscher Cultur aufgedrückt, hat dem deutschen Handel für lange Zeit eine nie wieder erreichte und schwerlich wieder erreichbare Superiorität über den anderer Nationen errungen, hat die Reichsgrenze in Nord und Ost treu behütet und beschirmt und zu einer Zeit, als unser Kaiserthum ohnmächtig am Boden lag, der deutsche Einheitsstaat in hundert Kleinstaaten auseinanderbröckelte, Deutschlands Ehre und Einheit im weiten Umkreis der Ost- und Nordseeländer zu nachdrücklicher Geltung gebracht. Um mit einem Wort ihres neuesten Historikers, Dietrich Schäfer's zu schließen: „Als Alles in Deutschland partikular war, blieb die Hanse, unser Volk auf dem Meere, deutsch."

(920)

Druck von Gebr. Unger in Berlin, Schönebergerstr. 17 a.





In Verbindung mit

Prof. Dr. v. **Kluckhohn**, Redacteur **A. Lammers**,
Prof. Dr. **J. B. Meyer** und Prof. Dr. **Paul Schmidt**

herausgegeben von

Franz von Holtzendorff.

Jahrgang XIV, 1885. Heft 209—224 umfassend.

Im Abonnement jedes Heft nur 75 Pfennige.

Nachdem mit dem Hefte 208 der XIII. Jahrgang beendet ist, wird nunmehr der neue XIV. Jahrgang begonnen werden. Als erscheinend sind vorgemerkt und sollen, vorbehaltlich etwaiger Abänderungen nach und nach ausgegeben werden:

Eggers (Berlin), Klaus Groth und die plattdeutsche Dichtung.
Schönborn (Breslau), Das höhere Unterrichtswesen in der Gegenwart.
Herzog (Wettingen), Das Referendum in der Schweiz.
Zittel (Karlsruhe), Die Revision des Bibeltextes.
Ratzel (München), Die praktische Bedeutung der Handelsgeographie.
v. Juraschek, F., Nationalitäten und Sprachenverhältnisse in Oesterreich.
Finkelnburg (Bonn), Die Cholera-Quarantaine.
v. Holtzendorff (München), Staatsmoral und Privatmoral.
Jodl (München), Volkswirthschaftslehre und Ethik.
Haushofer (München), Kleinhandel und Großindustrie.
Staudinger, F. (Worms), Der Kampf wider die evangelische Freiheit.
v. Orelli, A. (Zürich), der internationale Schutz des Urheberrechts.
Fuld, L. (Mainz), Das rückfällige Verbrecherthum.
Kirchner (Berlin), Ueber den Zufall.
van Swinderen, O. (Groningen), Prostitution und Mädchenhandel.
Siewert (Kiel), Die Lage unserer Seeleute.

Die Augsburger Abendzeitung sagt über diese beiden Sammelwerke:

Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollten wir eine Jeremiade darüber anstimmen, wie beinahe tagtäglich die Schwierigkeit wächst, über die Erfindungen, Entdeckungen, Reformen, Versuche und neue Errungenschaften auf wissenschaftlichen und praktischen Gebieten sich irgend welche möglichst kurze, aber für die allgemeine Bildung ausreichende Kenntniß zu verschaffen. Ein überaus glücklicher Gedanke hat uns daher von Anfang an der Plan der Professoren Rud. Virchow und Franz von Holtzendorff geschienen, durch eine **Sammlung gemeinverständlicher wissenschaftlicher Vorträge** dem diesbezüglichen Bedürfnisse des Publikums entgegen zu kommen. Allerdings werden nicht leicht zwei

Männer gefunden werden können, welche schon durch ihren Namen eine gleiche Gewähr für das Gelingen eines solchen auch ebenso schwierigen als nutzbringenden Unternehmens zu bieten im Stande wären, nämlich zwei Namen, welche Universalität und Tiefe des Wissens und der Bestrebungen vereinen mit der vollsten Kenntniß der praktischen Bedürfnisse der Gegenwart und mit der Bereitwilligkeit, diesem Bedürfnisse um jeden Preis, d. h. selbst unter Aufopferung gar manchen aus gelahrter Innungsgenossenschaft fließenden Vortheils entgegenzukommen. Es ist ja keine Frage, es ist ein überaus gefährliches Ding, kurze und populäre Vorträge über Gegenstände herauszugeben, über welche der Gelehrte nur dickleibige Bücher schreibt. Selbstgefälliges Halbwissen kann auf solche Weise zweifelsohne gefördert werden, dies zu verhindern ist die schwere aber glücklichst gelöste Aufgabe der Redaktion, welche die Auswahl zu treffen und die Arbeiten zu überwachen hat. Referent ist vom Beginne an dieser Sammlung mit allem Interesse gefolgt und es geht sein redliches Urtheil dahin, daß der vorgesteckte Zweck in ausgezeichneter Weise erreicht worden ist. Es sind bereits über 450 Hefte, welche auch äußerlich sehr gefällig ausgestattet sind (wie man dies überhaupt von der Verlagshandlung Carl Habel, früher C. G. Lüderitz in Berlin, gewohnt ist), erschienen und alle behandeln irgend welchen in der Gegenwart neu auftauchenden oder auf's Neue besonders wichtig werdenden Stoff in einer Weise, daß jeder gebildete Laie den Vortrag vollständig zu verstehen vermag und aus demselben eine bis zu gewissem Grade erschöpfende Kenntniß gewinnt, über diesen Grad hinaus aber für besonders wichtige Gegenstände noch einen belehrenden Hinweis auf den Stand der Literatur erhält. Wir können auf eine Uebersicht des bereits Gebotenen nicht eingehen, um so weniger, als solche durch Einsicht des Prospektes, der ein genaues Verzeichniß der bis jetzt erschienenen Hefte **nach Serien** und **nach den Wissenschaften** geordnet enthält, zu erreichen ist. Dieser Prospekt ist **gratis** durch **jede Buchhandlung** und auf directes Verlangen auch durch die Verlagshandlung zu beziehen. Jährlich erscheinen 24 Hefte zum Abonnementspreise von 50 Pf. Wir haben nun an uns selbst die Erfahrung gemacht, daß gerade das Abonnement bei diesem Sammelwerke seine ganz eigenthümlichen Vorzüge hat. Abgesehen von dem heutzutage doppelt richtigen Satze: „Wahl ist Qual!" werden dem Abonnenten durch die umsichtige Redaction in willkommenen Zwischenräumen regelmäßige Lesestoffe geliefert, welche allerdings mitunter und an sich den Leser auf den ersten Blick etwas eigenthümlich anmuthen. Als Abonnent, also gewissermaßen aus Sparsamkeit, sieht man sich aber gleichwohl bemüßigt, in die Lektüre einzutreten. Man liest sich so nolens volens hinein, gewinnt Interesse und legt das schließlich mit vollstem Interesse gelesene Büchlein mit dem frohen Bewußtsein weg, um einen neuen geistigen Gewinn bereichert zu sein, und wenn nicht sein Wissen, so doch seinen Gesichtskreis erweitert zu haben. Uebersieht man dann am Ende des Jahres die Gesammterrungenschaft, so wird Jeder Befriedigung fühlen. Wenigstens dem Referenten geht es so, und eben deshalb möchte er auch Andere zu gleichem — sagen wir wenigstens — geistigen Genusse leiten. — Professor v. Holtzendorff, im Verein mit anderen Gelehrten, hat im weiteren Verlaufe noch eine weitere Sammlung eröffnet, welche zur vorgenannten Sammlung als eine specielle Ergänzung dienen soll und Specialfragen behandelt, welche besonders auf dem Gebiete der Politik auftauchen und z. B. Zeitungslesern deshalb wichtig sind, weil eine ausführlichere, geschweige erschöpfende Behandlung in der politischen Tagesliteratur nicht möglich ist. Es sind dies die **„Deutsche Zeit- und Streitfragen"**, von welchen bis jetzt etwa 160 Hefte erschienen sind. Da hier der Kreis der Stoffe, (wie auch der der Leser) ein beschränkterer ist, erscheinen jährlich nur 16 Hefte. Auch hier ist ein Abonnement eröffnet (75 Pf. für das Heft) und wir können wieder aus unserer Erfahrung versichern, daß auch hier ein Abonnement die gleichen Vortheile bietet, wie bei jener ersteren Sammlung. Mögen unsere guten Wünsche nicht ganz verhallen! Unsere Absicht war hierbei nur auf den Nutzen unseres großen Publikums gerichtet.



